

SKUPNO STALIŠČE (ES) št. 20/2006,**ki ga je sprejel Svet dne 24. julija 2006****z namenom sprejetja Direktive 2006/.../ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne ... o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic Skupnosti in Direktive 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture**

(2006/C 289 E/02)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA —

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 71 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽³⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Direktiva Sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti ⁽⁴⁾ je bila zasnovana z namenom, da se olajša prilagoditev železnic Skupnosti zahtevam enotnega trga in da se izboljša njihova učinkovitost.
- (2) Direktiva 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture ⁽⁵⁾ se nanaša na načela in postopke, ki naj bi se uporabljali glede določanja in zaračunavanja uporabnin za uporabo železniške infrastrukture ter glede dodeljevanja železniških infrastrukturnih zmogljivosti.
- (3) Komisija je v Beli knjigi z naslovom „Evropska prometna politika do leta 2010: čas za odločitev“ napovedala svojo namero, da bo nadaljevala oblikovanje notranjega trga železniških storitev, in sicer s predlogom odprtja trga mednarodnih storitev potniškega prometa.
- (4) Cilj te direktive je pripraviti odprtje trga mednarodnih železniških storitev v potniškem prometu v Skupnosti in

tako ne zadeva železniških storitev med državami članicami in tretjimi državami. Državam članicam bi moralo biti hkrati omogočeno, da s področja uporabe te direktive izključijo tranzitne storitve preko Skupnosti.

- (5) Razmere na področju mednarodnih storitev železniškega prometa so trenutno zelo raznolike. Storitve železniškega prometa na dolge razdalje (na primer nočni vlaki) se soočajo s težavami, zaradi česar so prevozniki v železniškem prometu, ki te storitve opravljajo, v zadnjem času ukinili mnoge od njih, da bi zmanjšali izgube. Po drugi strani se je trg z mednarodnimi storitvami visokohitrostnega prometa močno povečal, njegov razvoj pa bo še prodornejši glede na podvojitev obsega in medsebojno povezovanje čezevropskega visokohitrostnega omrežja do leta 2010. Ne glede na to pa nizkocenovni letalski prevozniki v obeh primerih vršijo velik konkurenčni pritisk. Bistvenega pomena je torej, da se s krepitvijo konkurence med prevozniki v železniškem prometu podpre nove pobude na tem področju.

- (6) Odprtje trga mednarodnih storitev potniškega prometa ni mogoče brez podrobnih določb o načinu dostopa do infrastrukture, brez občutnega napredka na področju interoperabilnosti in brez strogega okvira za varnost železniškega prometa na nacionalni in evropski ravni. Vsi ti elementi so sedaj vzpostavljeni, in sicer po prenosu Direktive 2001/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o spremembi Direktive Sveta 91/440/ES ⁽⁶⁾, Direktive 2004/51/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS ⁽⁷⁾, Direktive 2001/13/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES ⁽⁸⁾, Direktive 2001/14/ES ter Direktive 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti ⁽⁹⁾. Ta novi regulatorni okvir bi moral biti podprt z uveljavljeno in utrjeno prakso, in sicer do dne, ki je predlagan za odprtje trga mednarodnih storitev potniškega prometa. Za takšno odprtje trga bo potreben določen čas. Ciljni datum za odprtje trga bi tako moral biti 1. januar 2010.

⁽¹⁾ UL C 221, 8.9.2005, str. 56.⁽²⁾ UL C 71, 22.3.2005, str. 26.⁽³⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 28. septembra 2005 (še ni objavljeno v Uradnem listu), Skupno stališče Sveta z dne 24. julija 2006 in Stališče Evropskega parlamenta z dne ... (še ni objavljeno v Uradnem listu).⁽⁴⁾ UL L 237, 24.8.1991, str. 25. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2004/51/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 164, 30.4.2004, str. 164). Popravljen v UL L 220, 21.6.2004, str. 58.⁽⁵⁾ UL L 75, 15.3.2001, str. 29. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2004/49/ES (UL L 164, 30.4.2004, str. 44). Popravljen v UL L 220, 21.6.2004, str. 16.⁽⁶⁾ UL L 75, 15.3.2001, str. 1.⁽⁷⁾ UL L 164, 30.4.2004, str. 164. Popravljen v UL L 220, 21.6.2004, str. 58.⁽⁸⁾ UL L 75, 15.3.2001, str. 26.⁽⁹⁾ UL L 164, 30.4.2004, str. 44. Popravljen v UL L 220, 21.6.2004, str. 16.

- (7) Število storitev železniškega prometa brez vmesnih postankov je zelo omejeno. V primerih potovanj z vmesnimi postanki je bistvenega pomena, da se novim operaterjem na trgu dovoli pobiranje in odlaganje potnikov tekom potovanja, s čimer se takšnim storitvam omogoči, da so ekonomsko sposobne preživeti, in hkrati izogne temu, da se morebitni konkurenti ne bi znašli v slabšem položaju glede na obstoječe operaterje, ki imajo pravico, da potnike pobirajo in odlagajo tekom potovanja. Takšna pravica ne bi smela posegati v predpise Skupnosti in nacionalne predpise o konkurenci.
- (8) Uvedba novega odprtega dostopa za mednarodne storitve z vmesnimi postanki ne bi smela pripeljati do odprtja trga domačih storitev potniškega prometa, temveč bi se morala osredotočiti le na pomožne postanke na mednarodni progi. Na podlagi tega bi se morala uvedba takega dostopa nanašati na storitve, katerih glavni namen je prevoz potnikov na mednarodnem potovanju. Pri določanju, ali je to glavni namen storitve, bi bilo treba upoštevati merila, kot so razmerje med prometom od domačih in mednarodnih potnikov ter razmerje med obsegom prevoza domačih in mednarodnih potnikov ter dolžino proge. O tem bi moral odločiti ustrezni nacionalni regulatorni organ na zahtevo zainteresirane strani.
- (9) Uredba Sveta (EGS) št. 1191/69 z dne 26. junija 1969 o ukrepanju držav članic glede obveznosti javne službe v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovnihih poteh⁽¹⁾ dovoljuje državam članicam in organom lokalnih oblasti, da dodeljujejo pogodbe za opravljanje javne službe. Te pogodbe lahko zajemajo izključne pravice za izvajanje nekaterih storitev. Zaradi tega bi bilo torej treba zagotoviti skladnost določb te uredbe z načeli odprtja mednarodnih storitev potniškega prometa za konkurenco.
- (10) Odprte mednarodnih storitev potniškega prometa za konkurenco, ki vključuje pravico pobiranja in odlaganja potnikov na kateri koli postaji na progi mednarodne storitve, vključno s postajami v isti državi članici, lahko vpliva na organiziranje in financiranje storitev potniškega železniškega prometa, ki se izvajajo na podlagi pogodbe za opravljanje javne službe. Države članice bi morale imeti možnost, da omejijo pravico dostopa na trg, kadar bi ta pravica ogrozila ekonomsko ravnotežje teh pogodb za opravljanje javne službe in kadar to odobri ustrezni regulatorni organ iz člena 30 Direktive 2001/14/ES, in sicer na podlagi objektivne ekonomske analize ter zahteve pristojnih organov, ki so dodelili pogodbo za opravljanje javne službe.
- (11) Nekatere države članice so že naredile prve korake v smeri odprtja trga železniških storitev potniškega prometa s preglednimi, za konkurenco odprtimi razpisnimi postopki za opravljanje nekaterih takšnih storitev. Od teh držav članic se ne bi smelo zahtevati, da zagotovijo popolnoma odprt dostop do mednarodnih storitev potniškega prometa, saj je razpis za pravico uporabe nekaterih železniških prog predstavljal zadosten preizkus tržne vrednosti opravljanja omenjenih storitev.
- (12) Pri presoji, ali bi bilo lahko ekonomsko ravnotežje pogodb za opravljanje javne službe ogroženo, bi bilo treba upoštevati vnaprej določena merila, na primer posledice za donosnost katere koli storitve, ki jo zajema pogodba o opravljanju javne službe, vključno s posledičnim vplivom na neto stroške pristojnega javnega organa, ki je dodelil naročilo, povpraševanje potnikov, cene vozovnic, ureditev izdajanja vozovnic, lokacijo in število postaj na obeh straneh meje ter čas in pogostnost predlagane nove storitve. Države članice lahko ob upoštevanju te presoje in odločitve regulatornega organa odobrijo, spremenijo ali zavrnejo pravico dostopa za zaproseno mednarodno storitev potniškega prometa, vključno z uporabnino, ki se naloži prevozniku nove mednarodne storitve potniškega prometa, in sicer v skladu z ekonomsko analizo in s pravom Skupnosti ter z načeloma enakosti in nediskriminacije.
- (13) Da bi se zagotovilo financiranje obveznosti javne službe, je primerno državam članicam dovoliti, da v skladu z zakonodajo Skupnosti pobirajo dajatev od storitev potniškega prometa na svojem ozemlju.
- (14) Regulatorni organ bi moral delovati tako, da ne pride do konflikta interesov in kakršne koli vpletenosti v dodeljevanje pogodb o opravljanju javne službe, ki se preučuje. Zlasti pa bi bilo treba v primeru, ko je organizacijsko ali pravno tesno povezan s pristojnim organom, udeleženi v dodelitvi zadevne pogodbe za opravljanje javne službe, zagotoviti njegovo funkcionalno neodvisnost. Pristojnost regulatornega organa bi bilo treba razširiti, da bi mu omogočili presojanje namena mednarodne storitve in, kjer je to ustrezno, morebitnega ekonomskega učinka na obstoječe pogodbe o opravljanju javne službe.
- (15) Ta direktiva predstavlja nadaljnjo stopnjo odpiranja trga železniških storitev. Nekatere države članice so že odprle trg mednarodnih storitev potniškega prometa na svojem ozemlju. Zato se te direktive ne sme razmeti na način, da ustvarja obveznosti, da te države članice pred 1. januarjem 2010 dodelijo pravico dostopa prevoznikom v železniškem prometu, ki imajo licenco v državi članici, kjer podobne pravice niso dodeljene.

⁽¹⁾ UL L 156, 28.6.1969, str. 1. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (EGS) št. 1893/91 (UL L 169, 29.6.1991, str. 1).

- (16) Nacionalni regulatorni organi bi morali na podlagi člena 31 Direktive 2001/14/ES izmenjevati informacije in, kadar je to ustrezno, v posameznih primerih usklajevati načela in prakso za presojo, ali je ekonomsko ravnotežje pogodbe za opravljanje javne službe ogroženo. Na podlagi izkušenj bi morali postopoma oblikovati smer-nice.
- (17) Uporabo te direktive bi bilo treba oceniti na podlagi poročila, ki bi ga Komisija predložila dve leti po odprtju trga mednarodnih storitev potniškega prometa.
- (18) Za države članice, ki železniškega sistema nimajo in tudi ne predvidevajo njegove vzpostavitve v bližnji prihod-nosti, bi bila obveznost prenosa in izvajanja direktiv 91/440/EGS in 2001/14/ES nesorazmerna in nesmiselna. Zaradi tega bi bilo treba takšne države članice, dokler nimajo železniškega sistema, izvzeti iz obveznosti prenosa in izvajanja teh direktiv.
- (19) Ker cilja te direktive, in sicer razvoja železnic v Skup-nosti, države članice glede na potrebo, da se zagotovijo pošteni in nediskriminatorni pogoji dostopa do infra-strukture in da se upošteva očitna mednarodna razsež-nost načina obratovanja pomembnih delov železniških omrežij, kot tudi glede na potrebo po usklajenem naddržavnem ukrepanju, ne morejo zadovoljivo doseči in ker ta cilj zato lažje doseže Skupnost, Skupnost lahko sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. Skladno z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne prekoračuje okvirov, ki so potrebni za doseganje navedenega cilja.
- (20) V skladu s točko 34 Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje ⁽¹⁾ se države članice poziva, da za lastne potrebe in v interesu Skupnosti pripravijo tabele, ki naj kar najbolj nazorno prikazujejo korelacijo med to direktivo in ukrepi za prenos, ter da te tabele objavijo.
- (21) Direktivi 91/440/EGS in 2001/14/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti —

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Direktiva 91/440/EGS se spremeni:

- 1) v členu 2 se doda naslednji odstavek:

⁽¹⁾ UL C 321, 31.12.2003, str. 1.

„4. Države članice lahko iz področja uporabe te direk-tive izključijo katero koli storitev železniškega prometa, ki se opravlja kot tranzit preko Skupnosti, pri kateri sta izho-dišni in namembni kraj zunaj ozemlja Skupnosti.“;

- 2) črta se četrta alineja člena 3;

- 3) v člen 3 se za peto alineo vstavi naslednja alineja:

„— ‚mednarodna storitev potniškega prometa‘ pomeni storitev potniškega prometa, v okviru katere vlak prečka najmanj eno mejo državo članice, pri čemer je glavni namen storitve prevoz potnikov med postajami, ki se nahajajo v različnih državah članicah; vlak je lahko sklenjen in/ali razdeljen in različni deli imajo lahko različen odhodni ali namembni kraj, pod pogojem, da vsi vagoni prečkajo najmanj eno mejo“;

- 4) v členu 3 se za šesto alineo vstavi naslednja alineja:

„— ‚tranzit‘ pomeni prečkanje ozemlja Skupnosti brez nato-varjanja ali raztovarjanja blaga in/ali brez pobiranja ali odlaganja potnikov na ozemlju Skupnosti.“;

- 5) črta se prva alineja člena 5(3);

- 6) v členu 8(1) se črta besedilo „in mednarodna združenja“;

- 7) črta se odstavek 1 člena 10;

- 8) v člen 10 se vstavijo naslednji odstavki:

„3a. Prevoznikom v železniškem prometu, ki spadajo v področje uporabe člena 2, se do 1. januarja 2010 odobri pravica dostopa do infrastrukture v vseh državah članicah za namene izvajanja mednarodnih storitev potniškega prometa. Pri izvajanju mednarodnih storitev potniškega prometa imajo prevozniki v železniškem prometu pravico, da potnike pobirajo in odlagajo na kateri koli postaji na mednarodni progi, vključno s postajami v isti državi članici.

Pravica dostopa do infrastrukture držav članic, za katere delež mednarodnega prevoza potnikov z vlakom pred-stavlja več kot polovico realizacije potniškega prometa prevoznikov v železniškem prometu v tej državi članici, se dodeli do 1. januarja 2012.

O tem, ali je glavni namen storitve prevoz potnikov med postajami, ki se nahajajo v različnih državah članicah, odloči ustrezeni regulatorni organ ali organi iz člena 30 Direktive 2001/14/ES, in sicer na zahtevo ustreznih pristojnih organov in/ali zainteresiranih prevoznikov v železniškem prometu.

3b. Države članice lahko omejijo pravico dostopa, opredeljeno v odstavku 3a, na storitve med odhodnim krajem in namembnim krajem, ki jih zajema ena ali več pogodb o opravljanju javne službe v skladu z veljavno zakonodajo Skupnosti. Takšna omejitev ne sme povzročiti omejevanja pravice, da se potnike pobira in odlaga na kateri koli postaji na mednarodni progi, vključno s postajami v isti državi članici, z izjemo primerov, v katerih bi izvajanje te pravice ogrozilo ekonomsko ravnotežje pogodbe za opravljanje javne službe.

O tem, ali bi gospodarsko ravnotežje lahko bilo ogroženo, odloči regulatorni organ ali organi iz člena 30 Direktive 2001/14/ES, in sicer na podlagi objektivne ekonomske analize in na podlagi vnaprej določenih meril ter na zahtevo:

- pristojnega organa oziroma pristojnih organov, ki so dodelili pogodbo za opravljanje javne službe;
- katerega koli drugega zainteresiranega organa, ki ima po tem členu pravico omejiti dostop;
- upravljavca infrastrukture; ali
- prevoznika v železniškem prometu, ki izvaja pogodbo o opravljanju javne storitve.

Pristojni organi in prevozniki v železniškem prometu, ki opravljajo javno službo, priskrbijo ustreznemu regulatornemu organu ali organom informacije, za katere se razumno šteje, da so potrebne za sprejetje odločitve. Regulatorni organ preuči prejete informacije in se po potrebi o njih posvetuje z vsemi ustreznimi stranmi ter jih o svoji utemeljeni odločitvi obvesti v vnaprej določenem razumnem roku, ki ne sme presegati dveh mesecev od prejema vseh potrebnih informacij. Regulatorni organ poda utemeljitev svoje odločitve, določi rok in pogoje, v skladu s katerimi:

- ustrezni pristojni organ oziroma pristojni organi;
- upravljavec infrastrukture;
- prevoznik v železniškem prometu, ki izvaja pogodbo o opravljanju javne storitve; ali
- prevoznik v železniškem prometu, ki je zaprosil za dostop,

lahko zaprosijo za ponovno preučitev odločitve.

3c. Države članice lahko prav tako omejijo pravico, da se potnike pobira in odlaga na kateri koli postaji na mednarodni potniški progi, kadar je bila izključna pravica za prevoz potnikov med omenjenimi postajami dodeljena

na podlagi koncesijske pogodbe pred ... na podlagi poštenega in konkurenčnega razpisnega postopka ter v skladu z ustreznimi načeli prava Skupnosti. Takšna omejitev lahko velja do izteka prvotne veljavnosti koncesijske pogodbe oziroma 15 let, kar od obojega nastopi prej.

3d. Določbe te direktive od države članice ne zahtevajo, da pred 1. januarjem 2010 odobri pravico dostopa iz odstavka 3a prevoznikom v železniškem prometu in njihovim neposrednim ali posredno nadzorovanim podružnicam, ki imajo licenco v državi članici, kjer podobne pravice dostopa niso dodeljene.

3e. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da je glede odločitev iz odstavkov 3b, 3c in 3d možen sodni nadzor.

3f. Brez poseganja v odstavke 3b lahko države članice pod pogoji iz tega člena pooblastijo ustrezne organe, da od vseh železniških prevoznih storitev potniškega prometa na svojem ozemlju pobirajo dajatev za prispevanje k financiranju nadomestil za obveznost opravljanja javne službe v okviru pogodb o opravljanju javne službe, ki so bile sklenjene v skladu s pravom Skupnosti.

V skladu s pravom Skupnosti nadomestilo iz prvega pododstavka ne sme presegati zneska, potrebnega za kritje vseh ali dela stroškov, ki so nastali pri izvajanju obveznosti javne službe, ob upoštevanju ustreznih prejemkov in razumnega dobička za izvajanje teh obveznosti.

Dajatev se naloži v skladu z zakonodajo Skupnosti, zlasti ob upoštevanju načel pravičnosti, preglednosti, nediskriminacije in sorazmernosti, predvsem med ceno storitve in ravni dajatev. Obveznost prispevanja k financiranju nadomestil za obveznost opravljanja javne službe ne sme ogroziti ekonomske sposobnosti preživetja mednarodnih storitev potniškega prometa.

Ustrezni organi hranijo potrebne podatke, ki omogočajo sledljivost izvora dajatev in njihove uporabe. Države članice te informacije posredujejo Komisiji.“;

9) člen 10(8) se nadomesti z naslednjim:

„8. Komisija do 1. januarja 2009 predloži Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij poročilo o izvajanju te direktive.

Poročilo obravnava:

- izvajanje te direktive v državah članicah in učinkovitost dela različnih udeleženih organov,

- razvoj trga, zlasti mednarodnih prometnih trendov, dejavnosti in tržni deleži vseh tržnih subjektov, vključno s subjekti, ki so na novo vstopili na trg.“;

10) v členu 10 se doda naslednji odstavek:

„9. Komisija do 31. decembra 2012 predloži Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij poročilo o izvajanju določb odstavka 3.“;

11) v členu 15 se doda naslednji odstavek:

„Obveznost prenosa in izvajanja te direktive se ne uporablja za Ciper in Malto, dokler se na njunih ozemljih ne vzpostavi železniški sistem.“.

Člen 2

Direktiva 2001/14/EGS se spremeni:

1) v členu 1(3) se doda naslednja točka:

- „e) prevozne dejavnosti v obliki železniških storitev, ki se izvajajo kot tranzit preko Skupnosti.“;

2) v členu 2 se doda naslednja točka:

- „n) ‚tranzit‘ pomeni prečkanje ozemlja Skupnosti brez nato-varjanja ali raztovarjanja blaga in/ali brez pobiranja ali odlaganja potnikov na ozemlju Skupnosti.“;

3) v členu 13 se doda naslednji odstavek:

„4. Če prosilec namerava zaprositi za infrastrukturno zmogljivost, da bi izvajal mednarodno storitev potniškega prometa, kakor je opredeljena v členu 3 Direktive 91/440/EGS, obvesti zadevne upravljavce infrastrukture in regulatorne organe. Da bi omogočili presojo namena mednarodne storitve glede prevoza potnikov med postajami v različnih državah članicah in morebitnih ekonomskih učinkov na obstoječe pogodbe za opravljanje javne službe, regulatorni organi zagotovijo, da se obvestijo vsi pristojni organi, ki so dodelili železniško storitev potniškega prometa, opredeljeno v pogodbi o opravljanju javne službe, vsi drugi zainteresirani organi, ki imajo pravico omejiti dostop v skladu s členom 10(3b) Direktive 91/440/EGS, ter vsi prevozniki v železniškem prometu, ki izvajajo pogodbo o opravljanju javne službe na progi te mednarodne storitve potniškega prometa.“;

4) člen 17(5) se nadomesti z naslednjim:

„5. Okvirne pogodbe se načelno sklepajo za obdobje petih let in se obnavljajo za obdobja, enaka njihovemu

prvotnemu trajanju. Upravljaev infrastrukture lahko v posebnih primerih privoli v krajše ali daljše obdobje. Vsako obdobje, daljše od petih let, se utemelji z obstojem gospodarskih pogodb, posebnih naložb ali tveganj.

5a. Okvirne pogodbe za storitve, za katere se uporablja posebna infrastruktura iz člena 24, za katero so potrebne obsežne in dolgoročne naložbe, ki jih prosilec ustrezno utemelji, se lahko sklenejo za obdobje 15 let. Obdobje, daljše od 15 let, je dopustno le v izjemnih primerih, zlasti za obsežne, dolgoročne naložbe in predvsem, kadar so takšne naložbe vezane na pogodbene obveznosti, vključno z večletnim amortizacijskim načrtom.

Prosilec lahko v tem primeru zahteva podrobno opredelitev karakteristik zmogljivosti — vključno s pogostnostjo, obsegom in kakovostjo vlakovnih poti — ki mu bodo zagotovljene v času trajanja okvirne pogodbe. Upravljaev infrastrukture lahko zmanjša rezervirane zmogljivosti, ki so se najmanj en mesec uporabljale v manjšem obsegu, kot je prag kvote iz člena 27.

Začetna okvirna pogodba se lahko od 1. januarja 2010 sklepa za obdobje 5 let z možnostjo enkratnega podaljšanja, in sicer na podlagi karakteristik zmogljivosti, ki so jih uporabljali prosilci, ki so izvajali storitve pred 1. januarjem 2010, s čimer se upoštevajo posebne naložbe ali obstoj gospodarskih pogodb. Regulatorni organ iz člena 30 odobri začetek veljavnosti takšne pogodbe.“;

5) pred zadnjim stavkom člena 30(1) se vstavi naslednji stavek:

„Prav tako je funkcionalno neodvisen od vseh pristojnih organov, udeleženi v dodelitev pogodbe za opravljanje javne službe.“;

6) v členu 38 se doda naslednji pododstavek:

„Obveznost prenosa in izvajanja te direktive se ne uporablja za Ciper in Malto, dokler se na njunih ozemljih ne vzpostavi železniški sistem.“.

Člen 3

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za usklajitev s to direktivo, najpozneje do ... (*). Besedila določb teh predpisov takoj sporočijo Komisiji.

Države članice se v sprejetih ukrepih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicovanja določijo države članice.

(*) 18 mesecev po začetku veljavnosti te direktive.

2. Države članice sporočijo Komisiji besedila temeljnih določb predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 5

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

3. Določbe točk 2, 5, 6 in 7 člena 1 se začnejo uporabljati 1. januarja 2010.

V Bruslju, ...

Člen 4

Ta direktiva začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Za Evropski parlament

Za Svet

...

...

Predsednik

Predsednik

UTEMELJITEV SVETA

I. UVOD

Komisija je 3. marca 2004 predstavila predlog direktive o spremembi Direktive 91/440/EGS o razvoju železnic Skupnosti, tako imenovani „predlog za dostop do železniškega trga,“ kot enega od štirih predlogov Tretjega železniškega paketa ⁽¹⁾.

Evropski parlament je svoje mnenje izglasoval na prvi obravnavi, 28. septembra 2005.

Svet je 24. julija 2006 sprejel skupno stališče v skladu s členom 251 Pogodbe.

Pri svojem delu je Svet upošteval mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽²⁾ in mnenje Odbora regij ⁽³⁾.

II. ANALIZA SKUPNEGA STALIŠČA

1. Splošno

Pogajanja o odprtju trga mednarodnih potniških železniških storitev so potekala v političnem okviru, ki je bil oblikovan z Belo knjigo Komisije z naslovom „Evropska prometna politika do leta 2010 ⁽⁴⁾,“ kot tudi s Prvim in Drugim železniški paketom. V Beli knjigi je Komisija napovedala svojo namero, da nadaljuje z oblikovanjem notranjega trga železniških storitev, in sicer med drugim tudi s predlogom odprtja trga storitev mednarodnega potniškega prometa. Prvi in Drugi železniški paket vsebujeta podrobne določbe o načinu dostopa do infrastrukture, interoperabilnosti in varnosti železniškega prometa na nacionalni in evropski ravni; s tem je zagotovljen okvir, ki bi omogočil odprtje trga storitev tovarnega prometa in storitev mednarodnega potniškega prometa.

Svet je na seji 5. decembra 2005 dosegel politične dogovore glede treh od štirih zakonodajnih predlogov Tretjega železniškega paketa: predloga za dostop do železniškega trga, ki je predmet tega dokumenta, ter predlogov o pravicah in obveznostih potnikov in o vlakovnem osebju, s čimer je ustvaril pogoje za sprejetje treh skupnih stališč.

Osrednjo temo razprav v Svetu o predlogu za dostop do železniškega trga je predstavljal odnos med tem predlogom in revidiranim predlogom o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prometa - tako imenovani „predlog o obveznostih javnih služb ⁽⁵⁾.“ Zato je na seji 5. decembra 2005 Svet lahko sprejel politični dogovor glede predloga za dostop do železniškega trga samo tako, da je upošteval odnos med obema predlogoma in podal smernice za nekatere elemente predloga o obveznostih javnih služb v izjavi Sveta in Komisije za zapisnik (glej Prilogo I).

⁽¹⁾ Ostali trije zakonodajni predlogi zadevajo:

- uredbo o pravicah in obveznostih potnikov v mednarodnem železniškem prometu (dok. 7149/04 TRANS 109 CODEC 337);
- uredbo o zahtevah v zvezi s kakovostjo storitev železniškega tovarnega prometa (dok. 7150/04 TRANS 110 CODEC 338);
- direktivo o certificiranju vlakovnega osebja, ki upravlja lokomotive in vlake v železniškem omrežju Skupnosti (dok. 7148/04 TRANS 108 CODEC 336).

⁽²⁾ UL C 221, 9.9.2005, str. 56.

⁽³⁾ UL C 71, 22.3.2005, str. 26.

⁽⁴⁾ dok. 11932/01 TRANS 131 AVIATION 70 MAR 76.

⁽⁵⁾ dok. 11508/05 TRANS 155 CODEC 657.

2. Ključna politična vprašanja

2.1. Odprtje trga storitev mednarodnega železniškega potniškega prometa

Z uvedbo konkurence lahko odprtje trga prispeva k bolj učinkovitim in privlačnim storitvam železniškega prometa v Evropi. Ko se je Svet odločil prevoznikom v železniškem prometu s 1. januarjem 2010 odobriti pravico dostopa do infrastrukture v vseh državah članicah za namene izvajanja storitev mednarodnega potniškega prometa, je upošteval kompromis, ki ga je dosegel s Parlamentom med spravnim postopkom glede Drugega železniškega paketa.⁽¹⁾ Odprtje trga storitev mednarodnega železniškega potniškega prometa do leta 2010 bi omogočilo izvajalcem, da se ustrezno pripravijo. To bi sovpadalo tudi s podvojitvijo obsega in nadaljnjim medsebojnim povezovanjem vseevropskega omrežja železniških prog za visoke hitrosti ter s konsolidacijo okvira, določenega s Prvim in Drugim železniškim paketom.

Odprtje trga mednarodnih storitev, vključno s kabotažo, bo močno vplivalo na tiste države članice, kjer mednarodni promet zavzema velik delež celotnih storitev železniškega potniškega prometa. Zaradi tega želi Svet dodeliti državam članicam več časa, da se pripravijo na odprtje trga, in sicer tako, da jim dovoli odobriti pravico dostopa najkasneje do 1. januarja 2012.

Zato se Svet ne strinja s stališčem Parlamenta, da je treba odpreti storitve mednarodnega železniškega potniškega prometa do leta 2008 in vse ostale vrste storitev železniškega potniškega prometa do leta 2012 (spremembe 2, 8 in 9 glede časovne razporeditve odpiranja trga železniškega potniškega prometa; Spremembi 6 in 12 glede priprave ocenjevalnega poročila s strani Komisije o odprtju trgov mednarodnih in nacionalnih potniških železniških storitev).

2.2. Pravica do pobiranja in odlaganja potnikov v isti državi članici

Tako kot Evropski parlament se tudi Svet strinja s predlogom Komisije, da se pri storitvah mednarodnega železniškega potniškega prevoza dovoli pobiranje in odlaganje potnikov na postajah v isti državi članici. Svet meni, da je tako imenovani kabotažni promet potreben za uspešno izvajanje mednarodnih storitev.

Vsekakor pa se želi Svet izogniti temu, da bi pravica dostopa do mednarodnih potniških železniških storitev, ki vključujejo kabotažo, privedla do odprtja trga domačih storitev železniškega potniškega prometa. Zato skupno stališče dovoli odobritev pravice dostopa samo za tiste mednarodne storitve, katerih „glavni namen“ je prevoz potnikov med postajami, ki se nahajajo v različnih državah članicah. Skupno stališče predvideva postopek za ugotavljanje namena mednarodne storitve, za katero je bil zahtevan dostop.

2.3. Zaščita storitev javnega prevoza

V bistvu skupno stališče glede predloga za dostop do železniškega trga odraža ravnotežje, ki ga je Svet vzpostavil med odprtjem trga na eni strani in zaščito storitev javnega prevoza na drugi strani. Za vzpostavitev tega ravnotežja je Svet k predlogu Komisije dodal tri elemente: postopek za ugotovitev, ali odprtje trga mednarodnih potniških železniških storitev ogroža storitve javnega prevoza; pojasnitev glede načinov odobritve pravice dostopa; in določbo, ki omogoča državam članicam, da naložijo uporabnino za storitve mednarodnega potniškega železniškega prometa. Ravnotežje med odprtjem trga in zaščito javnih storitev je izraženo tudi v izjavi Sveta in Komisije za zapisnik seje Sveta z dne 5. decembra 2005 (glej Prilogo I).

⁽¹⁾ Kompromis je vključen v uvodno izjavo 4 Direktive 2004/51 in se glasi: „V zvezi z odpiranjem trga za mednarodne storitve pri prevozu potnikov je treba leto 2010, ki ga je predlagala Komisija, obravnavati kot cilj, ki izvajalcem omogoča, da se ustrezno pripravijo.“

2.3.1. Postopek

Za pojasnitev pogojev omejevanja pravice dostopa skupno stališče vsebuje postopek ugotavljanja, ali bi storitev mednarodnega železniškega potniškega prometa ogrozila ekonomsko ravnotežje storitev javnega prevoza. Pomemben element tega postopka zadeva objektivno ekonomsko analizo, ki jo izvede regulatorni organ, da se ugotovi učinek storitev mednarodnega železniškega potniškega prometa na storitve javnega prevoza. Svet je to zamisel prevzel iz spremembe 10 Parlamenta.

2.3.2. Spremembe v omejitvi pravice dostopa

Da bi bila odločitev o odobritvi pravice dostopa bolj fleksibilna, skupno stališče jasno določa, da obstaja več načinov omejitve pravice dostopa do storitev mednarodnega železniškega potniškega prometa, če se ugotovi, da je ogroženo ekonomsko ravnotežje storitev javnega prevoza. V skladu z načeloma enakosti in nediskriminacije Svet ugotavlja, da države članice lahkoodobrijo, spremenijo ali odklonijo pravico dostopa, vključno s tem, da izvajalcu nove mednarodne potniške storitve naložijo uporabnino. Možnost podpiranja storitev javnega prevoza z uporabninami, ki jih države članice naložijo za storitve mednarodnega železniškega potniškega prometa, jim daje več maneverskega prostora pri odprtju trga in hkratni zaščiti javnih storitev.

2.3.3. Izenačenje

V nekaterih državah članicah donosne storitve železniškega potniškega prometa preko uporabnine prispevajo za storitve javnega prevoza, katerih ponudniki poslujejo z izgubo. Svet želi pojasniti, da se take uporabnine lahko naložijo tudi prevoznikom v železniškem prometu, katerim je bila odobrena pravica dostopa. Ta obveznost prispevka za poravnavo obveznosti javnih storitev je omejena na ozemlje tiste države članice, ki nalaga uporabnino. Poleg tega pa uporabnina ne bi smela ogroziti ekonomske sposobnosti izvajalcev storitev mednarodnega potniškega prometa. Skupno stališče tudi predvideva, da mora država članica Komisiji predložiti potrebne informacije, če se odloči naložiti take uporabnine. Glede izenačenja je Portugalska na Svetu (Promet, telekomunikacije in energija) decembra 2005 podala izjavo (Priloga II).

2.4. Okvirne pogodbe

Tako kot Parlament tudi Svet meni, da je treba odprtje trga storitev mednarodnega železniškega potniškega prometa dopolniti z bolj stalnim in predvidljivim ozračjem za investicije v infrastrukturo za te storitve in še posebej za storitve, ki zahtevajo specializirano infrastrukturo. Zato v duhu sprememb Parlamenta 5, 7 in 13 Svet predlaga, da se spremenijo določbe glede okvirnih pogodb iz Direktive 2001/14/ES ⁽¹⁾. Parlament predlaga izjemo za storitve, za katere se uporablja posebna infrastruktura, ki zahteva obsežne in dolgoročne investicijske okvirne pogodbe s trajanjem 10 let, Svet pa meni, da je 15-letno obdobje bolj primerno.

2.5. Določba o vzajemnosti

Tako kot Parlament v spremembah 3 in 11 tudi Svet želi vključiti v predlog dostopa do železniškega trga določbo, ki omogoča državam članicam, ki so odprle trg storitev mednarodnega železniškega potniškega prometa, da pridržijo pravico dostopa prevoznikom, ki imajo licenco v državi članici, kjer podobne pravice niso odobrene.

⁽¹⁾ Direktiva 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (UL L 75, 15.3.2001, str. 29).

2.6. Druga pomembna vprašanja

2.6.1. Tranzit

V skupnem stališču Svet pojasnjuje, da je namen predloga dostopa do železniškega trga odprtje trga mednarodnih potniških železniških storitev znotraj Skupnosti in da storitve prevoza blaga in potnikov, ki se začnejo in končajo v tretji državi ter so v tranzitu čez ozemlje Skupnosti, niso vključene v področje uporabe predloga. Litva je predložila izjavo za zapisnik glede vprašanja tranzita (glej Prilogo III).

2.6.2. Sistem, ki temelji na koncesiji

Predlog Komisije temelji na načelu konkurence na področju železniškega prometa. Svet upošteva to načelo, vendar priznava, da so možna tudi druga načela glede uvedbe konkurence, ki se poleg tega v praksi že uporabljajo. Glede na to se Svet strinja, da se v prehodnem obdobju od držav članic ne zahteva, da zagotovijo popolnoma odprt dostop do storitev mednarodnega železniškega potniškega prometa v primerih, ko je pravica uporabe nekaterih železniških prog že vključevala zadosten preizkus tržne vrednosti, ki temelji na načelu konkurence za železniški promet (??).

2.6.3. Izjema za izvajanje za Malto/Ciper

Ob upoštevanju dejstva, da Malta in Ciper nimata železniškega omrežja, in da so možnosti za vzpostavitev takega omrežja zelo omejene, Svet ti dve državi članici izvzema iz obveznosti izvajanja direktive o dostopu do železniškega trga.

3. Spremembe Evropskega parlamenta

Odgovor Sveta na spremembe 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 in 13 je naveden zgoraj v povezavi s ključnimi vprašanji.

Poleg tega je Svet sprejel spremembo 2 glede sklica na Direktivo 2004/49, spremembo 4 glede omembe prvega predloga Komisije o obveznostih javnih služb iz julija 2000 in spremembo 7 v celoti.

Svet ne sprejme spremembe 4 glede sprejetja skupnega stališča o predlogu o obveznostih javnih služb in spremembe 6 glede obveznosti Komisije, da predstavi presojo vplivov na odprtje omrežij za storitve nacionalnega potniškega prometa do leta 2005.

III. ZAKLJUČEK

Po temeljitem premisleku o mnenju Parlamenta se je Svet strinjal s skupnim stališčem, ki odraža ravnotežje med odprtjem trga storitev mednarodnega železniškega potniškega prometa na eni strani in zaščito storitev javnega prevoza na drugi strani. Svet je to ravnotežje dosegel tudi z uporabo nekaterih pomembnih sprememb Parlamenta. Čeprav Svet ni mogel v celoti sprejeti pristopa Parlamenta glede hitrosti odobritve pravic dostopa, skupno stališče določa časovno razporeditev, ki bi omogočila izvajalcem kot tudi oblastem, da na primeren način pripravijo odprtje trga storitev železniškega potniškega prometa.

PRILOGA I

IZJAVA SVETA IN KOMISIJE ZA VKLJUČITEV V ZAPISNIK SVETA

Pri doseganju političnega dogovora glede skupnega stališča o Direktivi, ki spreminja Direktivo 91/440/EGS o razvoju železnic Skupnosti, se je Svet dogovoril tudi o naslednjih točkah.

1. Odprtje železniškega trga v Skupnosti se lahko uresniči le postopoma in v skladu s povpraševanjem po javnih storitvah.
2. Za potniški promet to pomeni, da odprtje trga s sedanjimi zakonodajnimi predlogi zadeva le storitve mednarodnega železniškega potniškega prometa, vključno s kabotazo, ne pa domačih storitev potniškega prometa.
3. Prihodnja uredba o javnem potniškem železniškem in cestnem prometu, katere glavni cilj je oblikovanje zakonodajnega okvira za nadomestila za pogodbe o izvajanju javne službe, ne pa odprtje trga železniških storitev, bi morala dovoliti neposredno dodelitev pogodb o izvajanju javne službe za železniške storitve; takšna neposredna dodelitev pa ne bi smela zahtevati nikakršnega nadaljnega odprtja trga železniških potniških storitev, ki bi presegalo tisto, kar je bilo dogovorjeno v Direktivi o spremembi Direktive 91/440.
4. Podobno je ohranjanje možnosti za javne organe, da zagotovijo delovanje integriranih železniških omrežij, pomembno za Svet, ki opaža, da bi Uredba o obveznostih javnih služb (OJS) zato morda morala zagotoviti neposredno dodelitev pogodb za takšna omrežja.
5. V okviru prihodnjih razprav o Uredbi bo treba zagotoviti skladnost med Direktivo o spremembi Direktive 91/440 in Uredbo OJS, zato da bi se zagotovila večja pravna jasnost.
6. Zadeve, ki jih bo treba pojasniti pri doseganju dogovora o Uredbi OJS, vključujejo zlasti:
 - opredelitev medkrajevnega, mestnega in regionalnega železniškega prometa, v skladu z načelom subsidiarnosti, zaradi posebnih okoliščin različnih pristojnih organov;
 - določitev odgovornosti za financiranje mednarodnih pogodb o izvajanju javne službe;
 - obseg naložb v izračunu trajanja pogodb o izvajanju javne službe.
7. Svet se zavezuje, da bo čimprej v letu 2006 poskušal doseči politični dogovor o Uredbi OJS. V prihodnjih šestih mesecih je treba doseči pomemben napredek, pri tem pa je treba posebno pozornost nameniti splošnim načelom preglednosti, subsidiarnosti in pravne jasnosti.

PRILOGA II

IZJAVA PORTUGALSKE REPUBLIKE

Portugalska ponovno izjavlja, da podpira cilj liberalizacije železniškega prometa in zato glasuje za Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic Skupnosti.

Ne glede na to pa obžaluje sprejetje novega člena 1(8)(3)(f), ki omogoča državam članicam, da nalagajo novo uporabnino za storitve mednarodnega železniškega potniškega prometa, da bi s tem prispevale k pogodbam o izvajanju javne službe.

Ta zakonodajna rešitev bo ovirala normalen razvoj evropskega trga in bo vplivala na dostop potnikov iz obrobni držav članic do drugih evropskih regij. Poleg tega je to v nasprotju s spodbujanjem prenosa načina, ki je eden glavnih ciljev politike Skupnosti za ta sektor.

Portugalska upa, da se bo v naslednji fazi zakonodajnega postopka soodločanja ta določba lahko spremenila, da se tako ublažijo morebitne negativne posledice za liberalizacijo mednarodnega potniškega prometa.

PRILOGA III

IZJAVA LITVE ZA VKLJUČITEV V ZAPISNIK SVETA

Litva meni, da so določbe iz člena 1(0), (2a) in člena 1a(0a), (0aa) dokumenta 14737/05 ADD 1 popolnoma skladne z Uredbo Sveta št. 693/2003 z dne 14. aprila 2003 o ustanovitvi posebnega Poenostavljenega železniškega tranzitnega dokumenta.
